

El autor describe cómo se desarrolló el servicio de correo marítimo en España y su evolución en América tras el descubrimiento de Cristóbal Colón. La organización postal entre la metrópoli y el Nuevo Continente se fue estableciendo en función de las necesidades que este medio de comunicación suponía para el control político, económico y comercial de las tierras anexionadas.

BREVE HISTORIA DE LOS CORREOS MARÍTIMOS EN ESPAÑA

El primer Correo Mayor de Indias

Nicolás Puerto Barrios. *Ingeniero Técnico de Telecomunicación.
Jefe Provincial de la Inspección de Telecomunicaciones de Córdoba*

La documentación existente sobre los Correos Marítimos Hispánicos de las Colonias de América y Asia es muy escasa. No sucede esto en lo que se refiere a los Correos Terrestres desde sus inicios en nuestro país a partir del año 1283, cuando el rey Pedro II en Barcelona proclamó la Orden para que se estableciesen *sayones* o *bastoneros* donde no los hubiese, llamándolos *correos* o *troteros* (*), hasta el otorgo mediante Cédula Real a la familia de origen italiano de los Tassis en 1518, de Correos Mayores de España.

Se da esta circunstancia, tanto por las irregularidades e incertidumbre de los primeros viajes coloniales, junto a las vicisitudes propias de las primeras etapas de asentamiento de los españoles en el Nuevo Mundo, como por el hecho –según el académico Jurdado Martín– (1) de haber estado los servicios postales del imperio colonial español bajo la tutela del Ministerio de Ultramar, constituyendo la división dicotómica del correo español en terrestre y marítimo –con su independencia e inflexibilidad legislativas– un obstáculo para los escritores y cronistas postales.

No obstante, gracias al académico e historiador Cayetano Alcázar (2) disponemos de un estudio cronológico del Correo Marítimo Español de Indias.





Desde las famosas cartas de Colón a los Reyes, hasta para el envío de una serie de normas, nombramientos, cédulas, etcétera, el correo se apoya en la voluntad de los oficiales y tripulación de los navíos que hacen el viaje de ida y vuelta a las colonias. Sin embargo, debido a irregularidad e inestabilidad del servicio, por Real Cédula del 14 de mayo de 1514,

«Las irregularidades del servicio hicieron que se nombrara a Lorenzo Galíndez de Carvajal como Correo Mayor de Indias en 1514»

se nombra al doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal como Correo Mayor de Indias. La cédula aparece firmada por Fernando el Católico como Regente del Reino, a causa de la incapacidad de su hija doña Juana la Loca.

Es curioso destacar la argumentación que justifica la institución de dicho cargo:

“Por quanto a causa que gracias a Nuestro Señor las cosas de las Indias del Mar océano y tierra firme que agora se

llama Castilla de Oro, han crecido y crece cada día se despacha muchos correos y mensajeros, y van y vienen muchas cartas y despachos ansi de las dichas Indias y tierras firme para mí y para el rey mi señor y padre, y para estos reynos y personas particulares dellas como por los nuestros Governadores y Juezes, Oficiales y personas particulares dellas como

los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que residen en la ciudad de Sevilla, y como quiera que se a despachado y despacha por los dichos Oficiales de Sevilla ha auido y ay bué recaudo, pero por lo que viene de las dichas Indias y tierra firme, como se encomienda a personas que no tienen cargo ni cuidado dello, ni son obligados a dar cuenta ni razón alguna, ha auido y ay muy malos recaudos en las cosas y despachos que de las dichas Indias y tie-

rra firme vienen a muchas personas a quien toca, han recibido y reciben mucho daño, y como es tan grande las distancias de alla aca no se puede después remediar, porque passa mucho tiempo, y assi por remediar esto como por que toca a la negociación de las dichas Indias y tierra firme esta apartada y diuidida de los destos Reynos por la diferencia que ay de vno a lo otro, y mandado que aya sello y registro aparte de lo aca. He acordado de prouer persona que tenga especial cargo y cuydado de los correos y mensajeros que se hiciesen de despachar que aya de ser y sea Correo Mayor de las dichas Indias y tierra firme descubiertas y por descubrir...”.

El cargo fue concedido a perpetuidad para Carvajal y sus sucesores con el carácter de lo que hoy conocemos como “monopolio”, y desde ese momento sólo podrán ser despachados los correos por él o en quien delegara, incurriendo en multa de diez mil maravedíes quien contraviniese la orden.

Se puede observar en el texto reproducido anterior, cómo por una parte existía ya un gran volumen de cartas de Indias a tierra firme que había que regular



e, igualmente se desprende, por el interés dado en la cédula a “los particulares”, la consolidación del Correo como servicio público, ya que hasta esa fecha había vivido sometido a la monarquía.

II LEGISLACIÓN POSTAL DE LOS CORREOS DE INDIAS

A partir del nombramiento en el año 1514 de don Lorenzo Galíndez de Carvajal como Correo Mayor de Indias, con residencia en la Casa de Contratación de Sevilla, la organización postal entre España y América fue desarrollándose en base a las posteriores continuas órdenes impartidas en función de las necesidades que este medio de comunicación suponía para el control político, económico y comercial de las tierras anexionadas.

Estas disposiciones, incluidas dentro de la Reglamentación General de Indias, venían a regular el funcionamiento general de los Correos, pero, fundamentalmente, trataban de solucionar diversas anomalías en la tramitación y encaminamiento de la correspondencia, alterada bien por la ingerencia interesada de autoridades del Nuevo Mundo (virreyes, co-

regidores, etcétera) o los de la metrópoli y por la mala manipulación o desidia de sus portadores.

Tal situación motiva que el emperador don Carlos firme en Talavera una orden, el día 11 de enero de 1541, con objeto de que la correspondencia con las Indias sea libre y sin impedimento:

de don Fernando Vera, obispo de Cuzco, dirigida al coronel don Jacinto Vera:

“...Porque llegan estas cartas a vuestras manos he hecho seis duplicados por diferentes vías y con cada una va el mismo libro y los mismos papeles, salvo unos árboles de ascendiente vuestros y del parentesco que tenéis con esos seño-

«El emperador Carlos I firmó una orden para liberalizar la correspondencia con las Indias»

“Que los que llevaren de estos reynos cartas o despachos dirigidos a residentes en las Indias, los den o remitan libremente a quien los hubiese de recibir, y no tengan obligación a manifestarlos ante ningún gobernador, ni Justicia...” (3).

Habría que señalar, que la falta de seguridad en que las cartas llegasen a su destino en esa época, hacía que éstas se remitiesen por duplicadas y, a veces, hasta por sextuplicadas, incluso a través de diversas rutas, como lo demuestra la curiosa carta

res vuestros amos (los emperadores de Alemania), por Vera, por Manuel y por Mendoza, que destos no van más que dos traslados, porque no hubo tiempo. El uno va en el pliego que encamino por Roma por el P. Rodrigo de Barnuevo y el otro encaminará mi agente en Madrid” (4).

De las primeras disposiciones con objeto de agilizar el Correo de Indias, es interesante destacar la firmada por el emperador Carlos I el 11 de diciembre de 1534, ordenando que los Correos no fue-



«Un Reglamento del siglo XVIII regularizó de forma exhaustiva el Correo entre España y América»

sen detenidos en la ciudad de Córdoba a cualquier hora que llegasen:

“El Rey, Nuestro corregidor o juez de Residencia que es o fuese de la Ciudad de Cordova. Yo he sido informado que algunos Correos que vienen despachados por los nuestros Oficiales de la Casa de Contratación de las Indias con cartas y otras cosas para dicha Casa, como algunas vezes llegan de noche son detenidos en la ciudad a las puertas de ella no los dexando entrar ni salir a la hora que llegan, lo cual es causa de perder sus viajes, e diz que lo hacen las personas que tienen a su cargo la Aduana, e porque a nuestro Servicio conviene que los dichos Correos no sean detenidos, sino que con diligencia hagan sus viajes. Yo vos mando que proveáis a los dichos correos que así fueren y vinieren a la dicha Casa de Contratación se les abran las puertas de la ciudad por donde oviesen de entrar y salir a cualquiera hora de la noche que llegen, de manera que no se detenga por causa de ello. Enon fagades endear (Yo el Rey)” (5).

Estas y otras normativas fueron dictadas por los sucesivos monarcas, hasta la redacción en 1764 del Reglamento Provisional del Correo por el marqués de Grimaldi, previo a la Real Ordenanza de Carlos III en 1777, la cual recopilando toda la normativa anterior, venía a establecer una

regulación más exhaustiva y completa del Correo entre España y América.

III LA REAL ORDENANZA DEL CORREO MARÍTIMO

La Real Ordenanza del Correo Marítimo emitida por el rey Carlos III el 26 de enero de 1777, trata de dar unidad a las diversas órdenes y normativas que, expedidas en distintas fechas y por circunstancias coyunturales, se habían dictado hasta el momento. Con ella se estableció un verdadero cuerpo de ley estando compuesta por cinco tratados subdivididos en títulos.

Esta Real Ordenanza confiere la máxima autoridad de los Correos Marítimos y Terrestres al Superintendente General de Correos y Postas con el rango de Primer Secretario de Estado y le da atribuciones para “proponer las vacantes de Administradores Contadores, Tesoreros, Pilotos y demás dependientes, las personas que tengan más acusado su talento y zelo”. Asimismo y a través de la Dirección General de los Correos Marítimos le compete “la construcción de bajeles y demás pertrechos” a realizar bajo la supervisión del Administrador Principal de Bilbao. Se le encarga también al Superin-

**«Carlos III
confirió la máxima
autoridad
de los Correos
Marítimos
a un
Superintendente
con rango
de Primer Secretario
de Estado»**

tendente general el hacer cumplir estrictamente la Real Ordenanza.

Por otra parte, la misma se ocupa con cumplido detalle, tanto de la organización del tráfico marítimo postal como de regular exhaustivamente las dotaciones de todos los elementos técnicos y humanos necesarios, así como de las existencias en reserva de ellos.

En este sentido y en lo que respecta al tráfico de naves, tiene un papel importantísimo el Administrador Principal de La Coruña, desde donde partían mensualmente los paquebotes con destino a América. A primeros de cada mes salían los Correos con destino a La Habana y Nueva España y los días quince de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre hacia Buenos Aires y El Perú, en donde se nombraban también Administradores Principales para el Correo Marítimo en su ámbito de influencia. Para ello:

“En los Almacenes de La Coruña habrá siempre repuestos de todos los géneros y pertrechos que se necesiten para los paquebotes”, (tratado II, artículo XII), e igualmente, “de cañones, fusiles y demás armas y municiones de guerra, para que cada Correo salga armado de todo lo necesario en su precisa defensa” (tratado II, artículo XIII), encargándose a “los Capitanes que cuiden la limpieza y esmero con que se deben mantener, para que no las hallen inútiles en los casos que puedan ofrecerse”. “Igual cuidado pondrá en los víveres para mesa y rancho sean suficientes y de buena calidad, a efecto de que ningún viage se experimente falta alguna de ellos ni de la Aguada, por ser cosas tan importantes y difíciles de reponerse” (tratado II, artículo XIV).

Era también del cargo del Administrador Principal de La Coruña, el nombramiento de contramaestres, guardianes, marineros, artilleros, capellán y cirujano.

Antes de salir cada paquebote, el Administrador reunía a los capitanes y pilotos que hubiese en el puerto para acordar sobre la conveniencia de hacerse a la mar.

Además se daban instrucciones en estas Ordenanzas, sobre la vigilancia e inspección a ejercer en la Aduana con objeto de que no embarcasen personas sin autorización. Y cuando los paquebotes estaban a punto de partir, recibían la correspondencia en los cajones de pliegos separándose

la del Real Servicio de las de los particulares con gran cuidado para evitar:

“los graves perjuicios que podrían resultar a mi servicio, o al común interés de mis vasallos” (tratado II, artículo III).

Se especifica con claridad los distintivos de los navíos-correo, ya que en las banderas y gallardetes de los mismos, portaban el escudo de las armas reales orlado con el Toisón de Oro sentado sobre dos ramas de palma y olivo, cuyo objetivo era identificarlos en caso de naufragio o hundimiento por ataque enemigo. No obstante, los barcos estaban sometidos al reconocimiento de los guardacostas para evitar el abundante contrabando de falsos barcos correo.

Para concluir es interesante señalar que la Real Ordenanza da tal importancia al Correo como servicio público, que se obligaba a no poder utilizar otros medios:

“Prohíbo a todas la embarcaciones de guerra, mercantes o de otra cualquier clase, el que puedan llevar cartas sueltas ni entregarlas por sí en alguna parte de mis Indias. Y para facilitar el comercio con aquellos dominios, no solo por el Correo General, sino también por todas embarcaciones de guerra o particulares que de España navegaran para aquellos dominios, de unos puertos a otros, en ellos, o de regreso a España mando que en todas se remita un cajón o paquete de cartas y que los capitanes de mis bajeles de guerra y los patronos de los mercantes den aviso a la Administración de Correos cuatro o seis días antes de su salida de los puertos adonde se dirigen, para que de este modo, avisándolo al público por carteles, se pueda escribir y poner las cartas en vía”. (tratado IV, artículo XII). ●

REFERENCIAS

(1) Boletín de la Academia Hispanoamericana y Filipina de Historia Postal (julio 1977).

(2) *Historial del Correo en América*, Madrid 1920.

(3) *Leyes de Indias / libro III. Título XVI Ley III*. Citado por don Cayetano Alcázar en su *Historia del Correo en América*.

(4) Cita del Doctor Thebussem en su carta a don Carlos de Zulueta en 1895. Boletín de la Academia Hispanoamericana y Filipina de Historia Postal. Año 1984.

(5) *Cedulario de Indias*. Archivo Histórico Nacional. Tomo XXXV Folio 202. Citado por don Cayetano Alcázar.

(*) Se asociaron bajo la advocación de Nuestra Señora de la Guía, en la capilla de Marcus.